



TITLE:

京大広報 号外

AUTHOR(S):

京都大学広報委員会

CITATION:

京都大学広報委員会. 京大広報 号外. 京大広報 2005, 0505h: 1913-1920

ISSUE DATE:

2005-05

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/196495>

RIGHT:



京大広報

号外

2005. 5

本部構内百万遍門改善計画・幹線道路整備計画について



イメージパース（百万遍南西より望む）



入倉孝次郎
施設整備委員長談話

「キャンパスアメニティ計画」は、京都大学のアメニティ向上を目指して平成13年からスタートした計画です。これまでに、留学生ラウンジ「きずな」から「カンフォーラ」の整備や正門周辺と「インフォメーション」、吉田南構内や旧三高門周辺整備、そして「百周年時計台記念館」への再生などが実施され、学生、教職

員、もちろん留学生を含め、京都大学で学び、働く人たちのためのアメニティ向上を目的とした整備計画を実現してきました。また、建物や施設だけでなく、吉田キャンパス屋外環境改善のための整備、特に構内交通安全の改善を図る必要性から駐車、駐輪、サイン等の改善に向けた計画の具体化を進めています。

法人化後は、中期計画の年度計画において「屋外環境の実状についての点検・評価と機能保全計画の

京都大学広報委員会

<http://www.kyoto-u.ac.jp/>

策定を行う」こととしており、さらなるキャンパスアメニティーの充実を図っていきたいと考えています。

吉田キャンパスは、キャンパスの変遷の中で高度経済成長の時代における施設の拡張と、モータリゼーションにおける駐車問題による環境の劣化に直面してきました。現在の吉田キャンパスは、平成6年以降における施設の高度化（高度地区・美観地区許可申請による31mまでの施設の整備）と桂キャンパスを確保した後の再配置計画の中で、屋外環境の改善と向上が実現できる時期にあります。

本部構内裏門のある百万遍周辺は、歩行者、自転車や車両等が混在して狭い歩道（市道）を通過し、また見通しも悪く接触事故が発生するなど大変危険な状況にあります。これらの問題を改善するため、裏門の西に学生・教職員の憩いの場となるオープンなスペースと歩行者専用の門を設け、現在の石垣を再利用したうえで少し南に移動して安全性の高い百万遍門につくり直すことを予定しています。

これにより、歩行者や身体に障害のある人たちの安全を最優先にして、あわせて自転車や車両等のスムーズな通行を可能にし、学生や教職員だけでなく歩道（市道）を歩く市民にとっても、安全性の高い通路と空間を確保することができます。また、裏門から南にのびる幹線道路についても、利用者の安全

確保が求められており、駐輪場、駐車場の増設とあわせて、これまで推進してきたキャンパスアメニティー計画の一環として整備します。

この百万遍門の改善計画について「石垣を撤去してしまう」、「立て看板を立てる場所がなくなる」というような誤解が一部の方々にあるようですので、京大広報の号外で今回の計画の詳細を説明させていただきます。

学生、教職員の皆様には、本部構内百万遍門改善計画・幹線道路整備計画の重要性をご理解いただき、今後の工事等へのご協力をよろしくお願いいたします。

また、本計画についてのご意見等は下記の部署まで5月23日(月)までにお寄せください。

担当部署 計画担当 施設・環境部 施設企画課

seibi51@mail.adm.kyoto-u.ac.jp

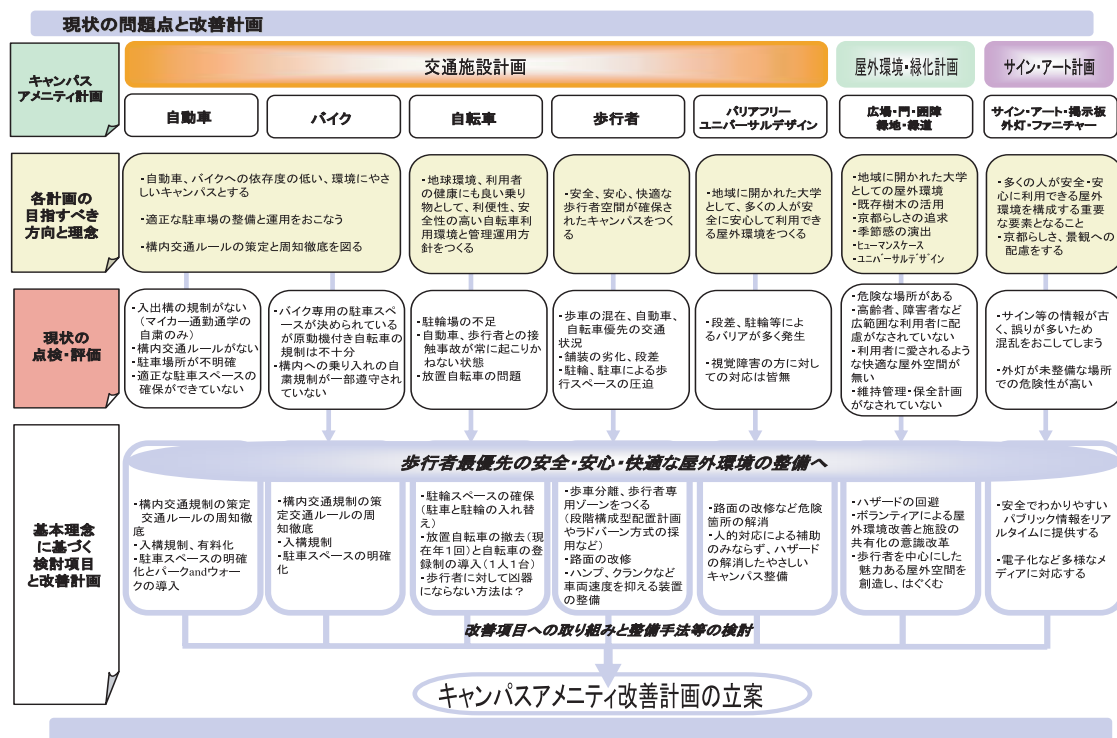
学生担当 学生部学生課

shosa562@mail.adm.kyoto-u.ac.jp

※本計画に関連した内容は京都大学ホームページの「一般向け掲示板」でも公開しております。

http://www.kyoto-u.ac.jp/notice/05_notice/ippan/041119_0.htm

それでは、以下に本計画の詳細について説明させていただきます。



現状の問題点と改善計画

本部構内百万遍門改善計画・幹線道路整備計画の詳細

1. 計画立案の経緯

学生等の意見聴取は、平成14年10月、「学生支援・学生サービス」に関する自己点検・評価で、学部学生、大学院生、および教職員に対して書面による調査が実施された。その中で、多くの学生はキャンパスの整備状況に対して強い不満を示し、狭いキャンパスに建物が多く建てられ、そこに車と自転車が路上に溢れ、放置自転車も多く、歩行者の安全が危惧されている現状を、とてもひどい状態であると訴えている。

本部構内の屋外環境の実状調査として、事務本部（総務課、資産管理課、学生課等）での協議を行いながら、駐車状況の現地確認、管理部局へのアンケート調査を行い、現状の問題点と改善計画を整理した。本部構内の関係部局には、駐車、駐輪の現状と問題点、改善に向けた意見や実施事項などの調査を行った。

2. 現状の問題点と改善計画

アンケートや調査の結果、駐輪スペースの不足と放置自転車による構内通路の占有の問題、駐車スペースと駐輪スペースのバランス、配置の改善などの問題提起があった。

本部構内で利用者が最も多く、急務に改善が必要とされる問題点は以下の3つである。

- ①附属図書館前は歩行者、自転車、車両等が接近する危険なゾーンであり、文系学部や附属図書館の利用者の駐輪が、歩行者・車両通行の妨げになるほど溢れていること。
- ②附属図書館北東交差点は、道路標識も歩道表示も不備で、路面が凸凹しており、歩行者と車両の交錯する危険な交差点であること。
- ③本部構内の各門は、築造時は車の入構を想定したものではなく、裏門付近では、歩行者、自転車、車

キャンパスアメニティ計画 ～「美しく安心・安全なキャンパス」を目指して～

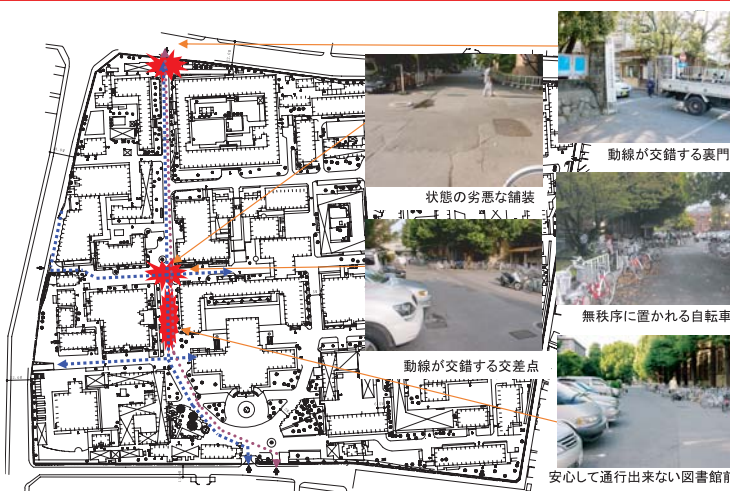
キャンパスアメニティ計画

京都大学では、キャンパスアメニティ改善のため、「構内交通施設計画」「構内屋外環境・緑化計画」「サイン・アート計画」の策定を行うべく、屋外環境の実状調査を行い、改善に向けた取り組みを推進している。基本理念として、「歩行者優先の安全・安心・快適な屋外環境の整備」をかけた、現状の点検・評価と基本理念に基づく改善計画を策定中である。実状として、本部構内の裏門周辺から図書館前までの構内幹線道路において、緊急に改善を必要とすることが学内の委員会です承され、部局長会議でも説明し了解を得ている。学内外関係者から早期の実現が待たれている。

現状の問題点の整理

- ・歩行者・自転車・バイク・自動車が混在して利用している。
- ・裏門のサイズが利用者の数に対して小さすぎ、交通が集中している。
- ・学内利用者だけでなく今出川通りを通る一般市民を含め、事故が起きる可能性が高い。
- ・石積・鉄格子が通りに対し圧迫感があり美観上好ましいとは言えない。
- ・本部構内の主たるゲートであるにもかかわらず、構内案内が未整備のままである。

..... 人の動線
..... 車両の動線



(中央)本部構内裏門／(中央)本部構内幹線道路周辺の現状

本体構内裏門・本部構内幹線道路周辺の現状

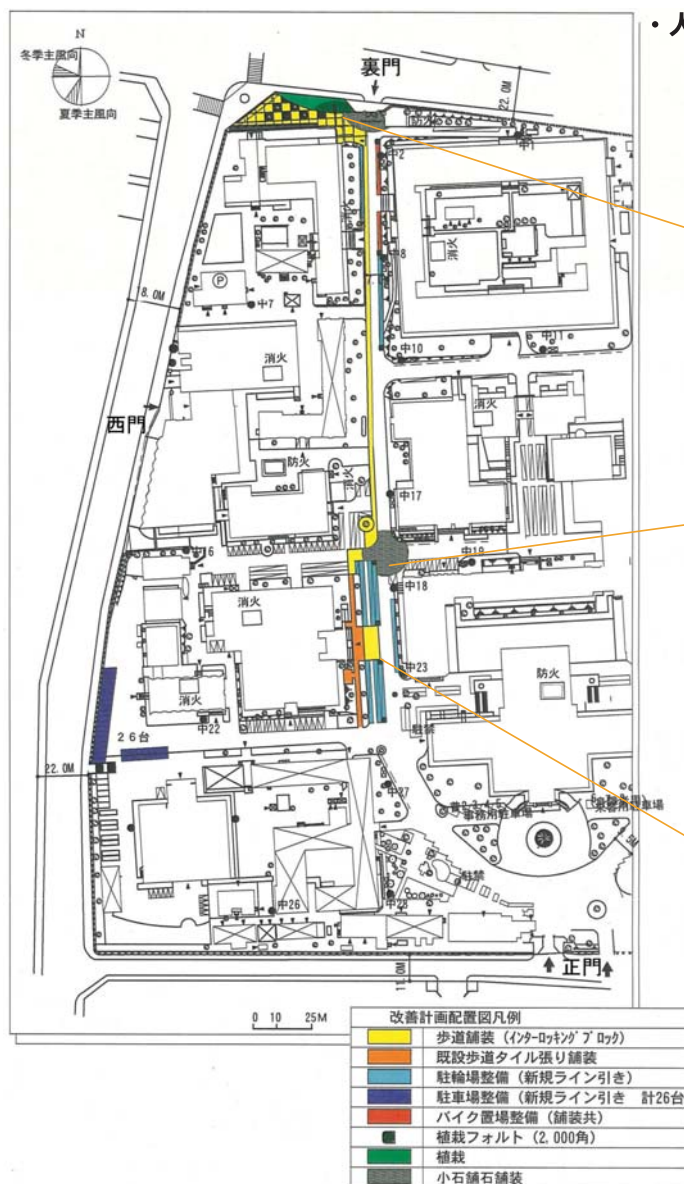
両等の通行が頻繁であり、歩道（市道）の通行者との接触事故が発生するなど危険な状態であること。
 なお、正門については車両用のバイパスを設置し、北門は歩行者、自転車、バイクの入出構専用として安全が図られている。

改善計画を立案する際には、この3つの問題点を念頭に置き、その基本的な考え方は、身体障害者に配慮した「歩行者優先の安全・安心・快適な屋外環境の整備」として、人が安心して快適に歩行できる構内道路の整備、大学としてふさわしいキャンパスアメニティの向上を図ることである。

3. 本部構内幹線道路整備計画

歩行者優先の安全・安心な道路整備を行うためには、構内を通行する車両の速度を抑制することが必要である。そのため交差点における舗装仕上げや植栽フォルトの設置、車道部と歩道部の仕上げの変化などにより、自然に速度低下を促す措置を行う。

歩行者専用通路として道路の西側の約2mをインターロッキングブロック舗装とし、車道は道路の中央約3mをアスファルト舗装として段差なく仕上げ、車道東側に設置の植栽フォルトの間を駐輪スペース



・人が安心して快適に歩行出来る
 構内道路の整備

・大学としてふさわしいキャンパス
 アメニティの向上

■歩車が交錯する裏門において、その解決及び街と一体となった大学づくりを行う。

百万遍交差点にオープンスペースを設け広く開かれた大学、将来、情報交流、公開広報の象徴となるスペースとする。

■図書館北東の交差点は、正門・裏門・西門からの人・自転車や車が通過するため非常に危険な場所となっている。またアスファルト舗装面の状態も悪く、早急に改善が望まれる。

舗装補修と歩道、歩行者アメニティ空間の整備
 植栽フォルト等による車両スピードの低下策

■大学の中核を担う図書館は当然、多くの人が利用する施設となっているにもかかわらず、その前面道路の交通状態は本部構内でも最悪な状態である。前面の駐車場・駐輪場を見直し、スムーズな交通の流れを取り戻す為に、周辺の整備を進めていく。

駐車スペースを駐輪スペースに振りかえる。
 歩車分離の整備を図る。

配置計画図

として整備する。今回の整備計画は裏門から附属図書館までの範囲であり、附属図書館北東交差点は舗装の仕上げに変化をつけ歩行者の安全を図る。

本部構内における駐輪場の整備は、平成13年度に文系学部の周辺にプレキャストコンクリートの駐輪ブロックを設置した。また駐輪ラインを引き、整然とした駐輪により利用しやすく、歩行者等に迷惑にならないようにした。

現在、本部構内では、ライン引きや駐輪ブロック

で位置指定されている駐輪スペースは約2,400台で、平成15年5月の実態調査時には、合計5,000台を超える駐輪があり、駐輪場不足は大きな課題である。

今回の整備は、昼夜とも、附属図書館の玄関前で溢れている自転車を収容する駐輪スペースを増やすため、駐車場26台分を移設して約260台分の駐輪スペースとする。その他、幹線道路東側の植栽フォルト間に140台分のライン引きを行い、合計約400台分の収容能力を増加させる。

交通施設改善計画の手法

■歩行者系街路

モータリゼーションを考慮した快適で安全な歩行者空間の整備

(1)空間的完全分離

平面分離・立体分離

(2)時間的分離

「歩行者天国」

(3)歩車共存道路

コミュニティ道路は、歩行者と自動車が一つの道を共有する歩車共存という考えでつくられる。
(オランダのボンネルフがはじまり)

ラダー方式

機能により道路を段階分け歩車分離が特徴

街区の中は袋小路の道路クルドサックが入り込んでいる。

通過交通の排除・歩行者との分離など交通流のコントロール。

ゾーンシステム

歩行者専用エリア、歩車共存エリア等にゾーン分けを図る。



ボンネルフ

「生活の庭」という意味 歩車共存を図る方法。

①ハンプ

路面の凸型障害。

②シケイン

平面的障害：蛇行、クランク

障害を与えて「車両の速度抑制」



③狭窄

車道を狭く絞り込む(植栽フォルト等)

運転者に視覚的な圧迫感を与えて車の走行速度を低減



歩道の整備

安全・快適・眺望・アメニティ

自動車進入抑制方法

入場規制・有料化・交通ルール策定

■自転車道路

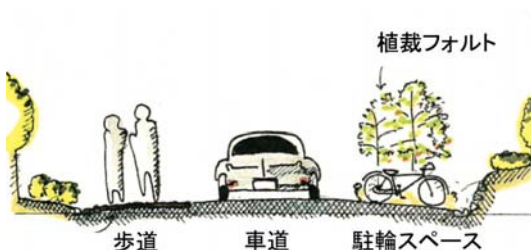
地球温暖化防止京都会議

自転車交通へのモーダルシフト

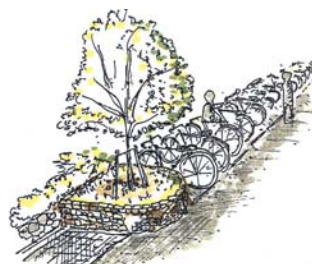
自転車道の設置(歩道から車道に自転車道を移転する。)

交通施設計画の手法

今回の構内幹線道路整備は、空間的制約、安全性の問題などを検討した結果、今回の計画では「狭窄」を用いて自動車速度の抑制を図り、歩行者の安全を確保した「歩車共存道路」の方式を採用している。



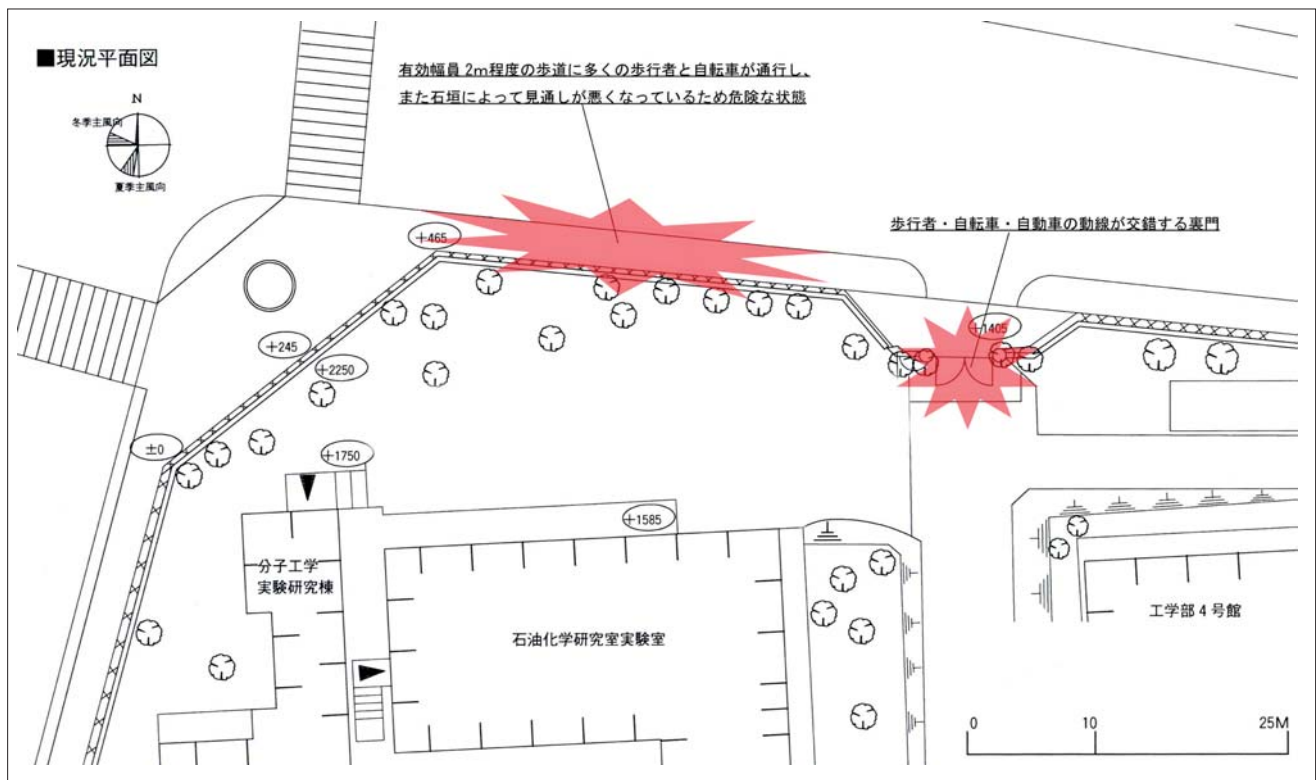
幹線道路イメージ図



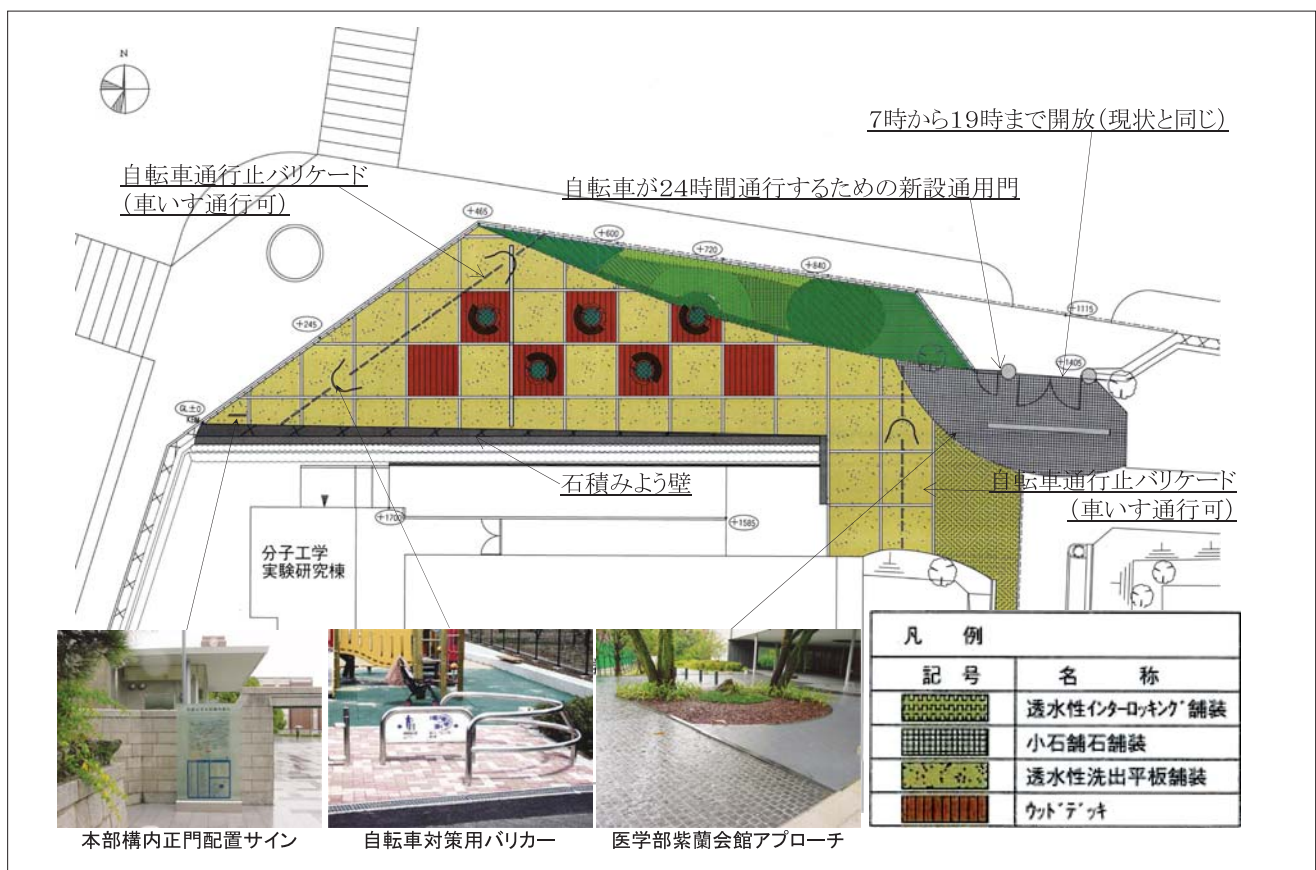
植栽フォルト



植栽フォルトの例



百万遍門周辺現況平面図



百万遍周辺計画平面図

4. 本部構内百万遍門整備計画

本部構内への車両の入出構は平成16年度において、外来者（入構許可証記載者数）が1日平均約500台と教職員の許可証153枚、業者への駐車許可証202枚であり、平日の車両の入構は正門、出構は裏門の一方通行である。歩行者の入出構は、学生部厚生課の人口調査によると、裏門からは1日約6,000人の出入りがある。裏門を利用して入出構するバイクは、門を入ったところの駐輪スペースの34台ほどである。

このように百万遍周辺の通行量を考えると、歩道（市道）の幅員（2.0m程度）や裏門の門柱間（4.5m程度）は狭隘であり、歩行者の安全確保のためには別ルートを設け、歩車分離を図ることが必要である。

改善計画として、百万遍角の石垣を再利用したうえでセットバックさせ、構内道路の西側の歩道から

百万遍交差点に抜ける歩行者専用のルート（車いす通行可）やオープンスペースを新設し、交差点に新たな歩行者専用ゾーンを設けることを立案した。

これにより、京阪電車や付近のバス停から百万遍交差点に集まる人の流れを、交差点コーナー部から直接大学へ導き入れるルートが新設されるとともに、歩道（市道）からの見通しもよくなることにより、歩道通行者の安全向上も図れる。

学内から出る車両への対応については、車道の舗装に変化をつけることにより一時停止や減速を促し、歩行者や自転車との接触事故が防止できる。自転車の出入については、裏門に新たに小門を設けて24時間通行可能とする。

交差点と一体になったオープンスペースは、本部キャンパスへの学生・教職員・来学者を迎え入れるためのゲートに位置し、待ち合わせ場所や市民の憩



イメージパース（百万遍北西より望む）

いの場となるとともに、大学構内の案内サインや掲示等の情報を提供する場ともなる。また石垣は、学生の立て看板の設置場所にもなりうる。

なお、この計画に対する調査で、次のような意見が寄せられ、計画の一部修正を行った。

- ・隣接建物のセキュリティの確保（学内）
- ・景観に配慮し、コンクリートのよう壁を石垣に変更すること（学内）

- ・夜間等モラルをわきまえない人のたまり場（ベンチなど）ができるのは望ましくない（学外）
- ・管理用の門を設けず24時間歩行者・自転車は通行可能にすること（学内）
- ・本学で研究開発された材料等の使用を検討すること（学内）——具体的には、透水性舗装材料の採用、木製デッキ材の材料選択など

5. 本計画の大学内での決定・承認過程

平成16年 9月21日：施設整備委員会
計画の審議

平成16年 9月22日：本部構内交通委員会
意見聴取

平成16年 9月27日：役員懇談会
学内方針打合せ

平成16年 10月27日：財務委員会
予算の確保

平成16年 11月8日：役員会
計画の実施を決定



東山紘久副学長談話

平成16年9月27日の役員懇談会でこの計画が話し合われ、9月30日の情報公開連絡会で学生に公表しました。

この計画は吉田地区のキャンパスアメニティ改善計画の一環で、歩行者最優先の安全・安心・快適な環境の整備を目指すものですが、学生生活に関係する計画のため、10月6日には学生に意見を求める掲示をし、併せて、同文を全学公認団体の各メールボックスに入れ周知しました。

さらに、11月22日には、この計画を大学のホームページにも掲載し、学内関係者、一般市民からも意見等を求めました。また、ホームページをプリントアウトし、全学公認団体の各メールボックスに入れ周知しました。

工事後の立て看板については、立て看板は京大生の大事なコミュニケーション手段。無くそうというつもりはありません。近頃、倒れそうで危ない立て看板が見受けられます。この4月26日の昼休みに、突風により看板が飛ばされ本学の学生が怪我をしました。通行人への安全性も十分考慮してほしいと思っています。